ABC
La II Guerra Mundial
61

Causó más bajas que la propia operación

Maniobras para la invasión de Normandía

La difícil empresa del asalto aliado al continente

El asalto a la «Muralla del Atlántico» estaba destinado a convertirse en el momento decisivo de la II Guerra Mundial. Poner los pies en Francia era el gran reto que tenían los aliados para derrotar definitivamente al III Reich. Conscientes de ello, no dudaron en dedicar a «Overlord» —nombre con que se bautizó la operación— el máximo de medios posible y sus mejores hombres.

El complejo desembarco anfibio que debían acometer para abrir el «segundo frente» precisó una minuciosa preparación. Problemas estratégicos, logísticos e incluso políticos obstaculizaron la ingente tarea de poner a punto el traslado de tres ejércitos a la costa normanda.

EL SEGUNDO FRENTE, UNA DECISIÓN POLÍTICA

La ejecución de la «operacion Overlord» fue adoptada como compromiso firme interaliado a lo largo de la Conferencia de Teherán, en noviembre de 1943. Pese a que todos consideraban evidente la necesidad de derrotar a las fuerzas germanas en su propio territorio, los «Tres Grandes» —Roosevelt, Churchill y Stalin— no estaban de acuerdo ni en la forma, ni en el lugar ni en el momento de cumplir con aquel objetivo ineludible.

Stalin insistía en la apertura inmediata del segundo frente para aliviar la presión alemana en Rusia, y durante toda la guerra consideró las demoras impuestas por los angloamericanos maniobras sospechosas de sus «aliados».

Hoy en día podemos considerar aquellas dilaciones como imposiciones de la batalla del Atlántico. Hasta que ésta no cambió de signo en la primavera de 1943 no fue posible concentrar el contingente de tropas necesario para llevar a cabo con éxito el desembarco y el posterior avance por los países de la Europa ocupada.

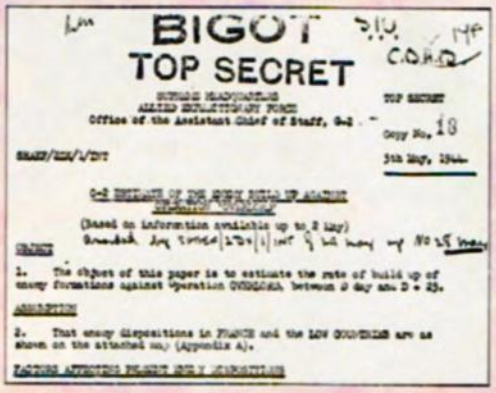
Winston Churchill y su Estado Mayor hábilmente lograron dirigir la estrategia aliada en este lapso de tiempo hacia el escenario bélico secundario que constituía el norte de África. Una vez obtenida la victoria allí, los británicos convencieron a los aliados para golpear en el «bajo vientre» del enemigo: Italia.

Pero aquí concluyó prácticamente la dirección de la guerra por parte inglesa. Roosevelt y las autoridades militares norteamericanas estaban seguros de que la única fórmula para ganar la contienda cuanto antes sería «romper las fauces del Reich: Francia» —como señaló el impulsivo general Patton.

No obstante, Churchill, haciendo gala de su afamada testarudez, no desea olvidar Italia. En aquel frente, día a día más sangriento, combaten las mejores divisiones británicas, y lo que para él es más importante, por allí podrían alcanzar los Balcanes, frenando la penetración del Ejército Rojo soviético en el interior de Europa. A la postre, el político inglés tendrá que resignarse a acatar el programa de Teherán, pues no en vano en dicha conferencia era «el menor de los grandes».

LA ELABORACIÓN INICIAL DEL PLAN

A finales de 1941 el almirante lord Mountbatten recibe el encargo de preparar un plan de invasión del continente.


BIGOT
TOP SECRET
Office of the Assistant Chief of Staff, G-2
Copy No. 18
5th May, 1944.
(Based on information available up to 2 May)
1. The object of this paper is to estimate the rate of build up of enemy formations against Operation OVERLORD between D day and D + 25.
2. That enemy dispositions in FRANCE and the LOW COUNTRIES are as shown on the attached map (Appendix A).

«Top secret», plan «Bigot»

En los meses inmediatamente anteriores al desembarco de Normandía, los aliados debían evitar filtraciones de información sobre sus planes al enemigo. Se tomaron serias precauciones para mantener en secreto la operación, restringiéndose rigurosamente el acceso de civiles a amplias zonas de Inglaterra, como se señala en el mapa.

La clasificación oficial de «máxima seguridad» recibió el sobrenombre de «Bigot», palabra escrita a la inversa de la expresión «To Gib», empleada en los documentos de personal que era enviados al peñón de Gibraltar.

DIARIO DE LA OPERACIÓN «OVERLORD»

1943

25 de mayo

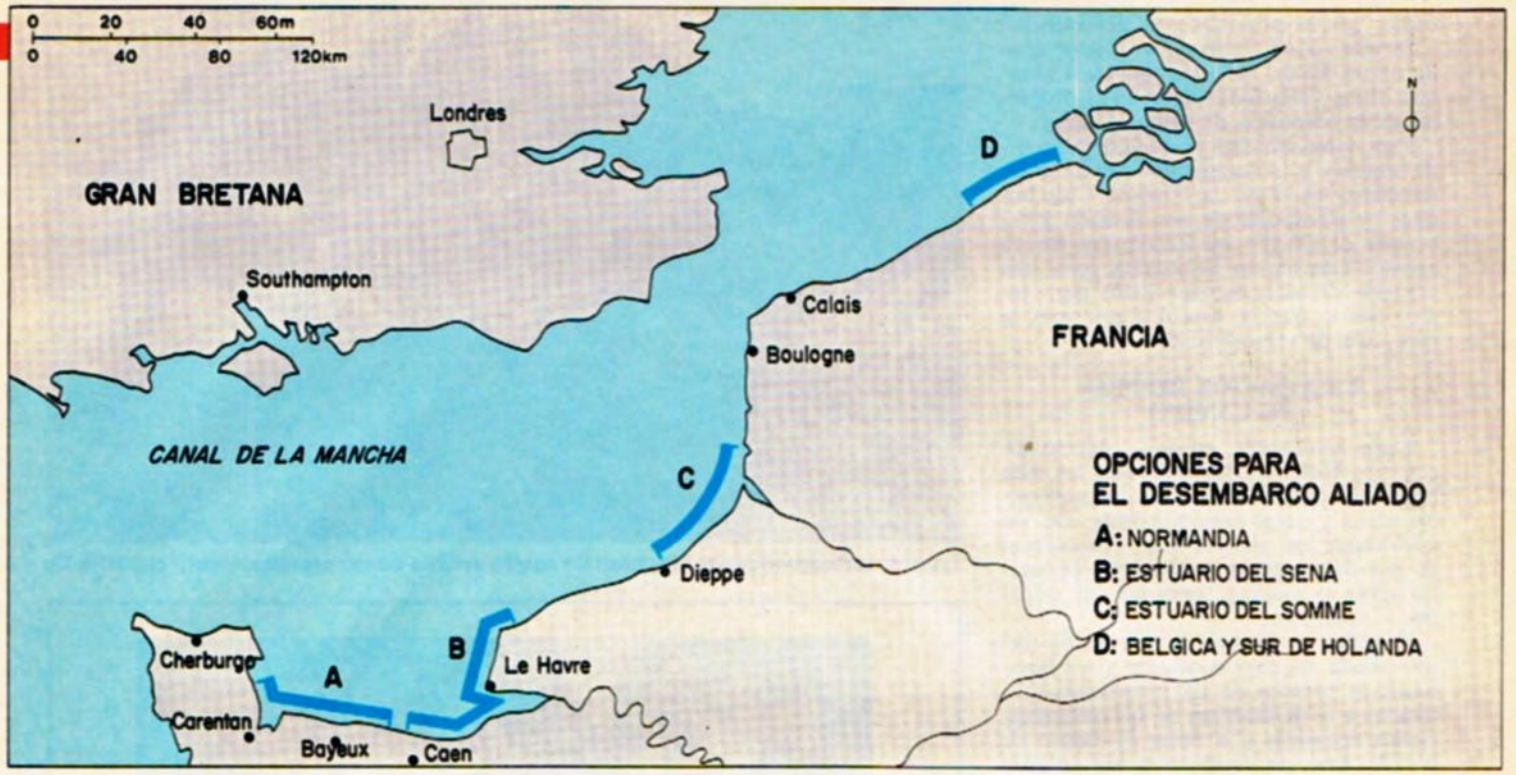
■ **Washington:** Concluye la Conferencia Tridente. Se decide que la invasión por fuerzas aliadas de Europa occidental, bautizada como «operación Overlord», deberá realizarse a principios del mes de mayo de 1944.

1944

21 de enero

■ **Londres:** El general norteamericano Dwight D. Eisen-

Tractor usado para municionamiento de bombarderos



El mapa muestra las distintas zonas barajadas por el SHAEF, el Estado Mayor encargado de coordinar la operación «Overlord», para llevar a cabo el desembarco. De las cuatro áreas costeras marcadas se optó por las playas de Normandía, por ser allí más débiles las defensas alemanas.

Aquel primitivo proyecto queda desbordado al constituirse en Londres, en abril de 1943, el Chief of Staff to the Supreme Allied Commander –COSSAC–, presidido por el general británico Morgan.

Su misión específica será abordar el asalto a la «Muralla del Atlántico», que precisamente en esas fechas se halla en plena construcción. Este peculiar Estado Mayor interaliado centra sus estudios en las posibles playas escogidas para el desembarco, desde el Egeo hasta Noruega. A finales de junio de 1943, la decisión está tomada: el asalto se efectuará en la bahía del Sena.

Las formidables defensas alemanas del Paso de Calais y la gran distancia que separa sus playas de los puertos de Amberes o Le Havre animan a escoger Normandía, una zona peor defendida, alcanzable en una noche de navegación desde las costas británicas y cercana al puerto de Cherburgo.

En un primer momento, el COSSAC calculó que habrían de situarse en las cabezas de playas tres divisiones, en un frente que se extendía desde Caen a Carentan. El único factor que limitaba sus planes era la escasez de lanchas de desembarco.

EISENHOWER TOMA LAS RIENDAS DE LA OPERACIÓN

En enero de 1944 se reúne en Londres, a las órdenes del general Eisenhower, el Estado Mayor –SHAEF– que coordinará la «operación Overlord». El mariscal del Aire británico Tedder será su comandante adjunto; el general norteamericano Bedell Smith, el jefe de Estado Mayor y mano derecha de Ike; el general Montgomery mandará las operaciones de los ejércitos de Tierra; el mariscal del Aire inglés Leigh-Mallory dirigirá las fuerzas aéreas, y el también británico, almirante Ramsay, las navales.

Al estudiar el plan del COSSAC, Montgomery exige una ampliación del frente de desembarco y de los efectivos calculados inicialmente. Se llega así al diseño del plan definitivo: en el primer asalto intervendrán cinco divisiones de infantería y tres aerotransportadas. A las

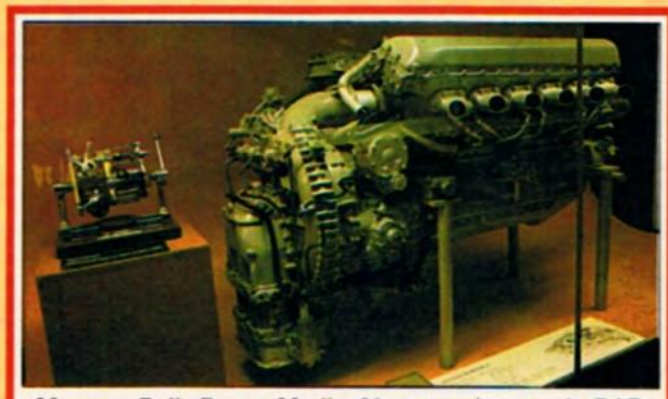
hower se reúne por vez primera con los comandantes del SHAEF para debatir los planes definitivos de «Overlord».

10 de marzo

■ **Gran Bretaña:** El contingente de tropas aliadas estacionadas en Inglaterra, destinadas a participar en el desembarco, queda sujeto a un estrecho control de movimientos, comunicaciones y correo.

5 de abril

■ Como medida de seguridad para la ejecución de los preparativos del «Día D», el servicio telefónico y la distribución de periódicos con Irlanda del Norte y Gibraltar queda interrumpida.



Motores Rolls-Royce Merlin 20 montados por la RAF

6 de abril

■ Son cancelados todos los permisos militares en Inglaterra, acentuándose la censura en todo tipo de comunicaciones.

18 de abril

■ **Londres:** El Gobierno británico prohíbe todas las transmisiones codificadas de radio telégrafo efectuadas desde Inglaterra. Asimismo, son registradas las valijas diplomáticas, se vigilan estrechamente las

cuatro playas previstas con anterioridad –Omaha, Gold, Juno y Sword– se añade ahora Utah, al oeste del río Carentan. Estas variaciones agravan el problema de la obtención de embarcaciones.

Para solventar este obstáculo se acuerda sustraer a la «operación Anvil» –desembarco en el sur de Francia– los buques de transporte de una división y retrasar el asalto en Provenza hasta agosto. Los barcos necesarios para una segunda división estarían listos para junio, por lo que se aplazó a este mes la ejecución de «Overlord».

LA AVIACIÓN DESPEJA EL CAMINO

Unos años antes, en aquel mismo escenario, Hitler no logró invadir las islas británicas porque no poseía la supremacía aérea y naval imprescindible. De ahí que ahora los aliados sean conscientes de que deben ganar previamente la batalla aérea si quieren trasladar sus soldados al continente.

Por ello, las fuerzas de la aviación táctica aliada no sólo apoyaron a los bombarderos pesados en sus incursiones destinadas a la destrucción de las comunicaciones enemigas y a aislar el campo de batalla, sino que también se enfrentaron a los cazas enemigos antes de que se iniciase el combate en tierra.

En el momento del asalto, la tarea principal de la aviación consistirá en proteger los convoyes y fuerzas navales de los ataques por aire o mar. Después deberían neutralizar las instalaciones de radar alemanas y, uniéndose al plan conjunto de bombardeo, proveer una cobertura de cazas sobre los fondeadores y playas. Por último, tres divisiones aerotransportadas serían conducidas, al amparo de la oscuridad, hasta sus objetivos.

LA MAYOR FLOTA DE LA HISTORIA NAVAL

El éxito de las fuerzas aéreas fue absoluto y, durante la ejecución del desembarco, la Lufwaffe no haría prácticamente acto de presencia.

El 1 de febrero de 1944, el almirante Ramsay, comandante naval de la opera-

Tropas norteamericanas efectúan un asalto anfibio como entrenamiento del «Día D»

El desarrollo de la contienda

El 2 de abril de 1944, los soviéticos entran en Rumania (1) y el 9 de mayo reconquistan Sebastopol (20). Los polacos toman la abadía de Montecassino el 18 de mayo y el 4 de junio los aliados entran en Roma (3). Los japoneses lanzan una nueva ofensiva en China (4). Del 17 al 22 de abril, los norteamericanos desembarcan en Nueva Guinea (5). El 3 de junio finaliza la batalla de Kohima con victoria de las tropas del Ejército británico (6).

DIARIO DE LA OPERACIÓN «OVERLORD»

Pilotos del mando aéreo de transporte norteamericano

Embajadas y se prohíbe a todos sus funcionarios abandonar el país. Las únicas excepciones las representan los miembros de las representaciones de Estados Unidos, la URSS y el Gobierno polaco en el exilio.

26 de abril

■ Las cinco divisiones seleccionadas para llevar a cabo el asalto sobre las cinco playas de Normandía son trasladadas a sus áreas de embarque en las costas del sur de Gran Bretaña.

6 de mayo

■ Dentro de los planes preparatorios del desembarco se efectúan intensos bombardeos contra los trenes, líneas férreas, carreteras y puentes de la cuenca del Sena, en la zona de Calais y Bélgica. Las poblaciones de Nantes-Cassicourt, Lieja, Gantee, Mulhouse, Reims, Troyes y Charleroi son las más afectadas.

1 de junio

■ **9,00:** La radio del cuartel general del XV Ejército alemán capta el primer mensaje cifrado que notifica a la Resistencia francesa la inminente invasión aliada. El primer verso del poema de Verlaine «El largo suspiro de los violines de

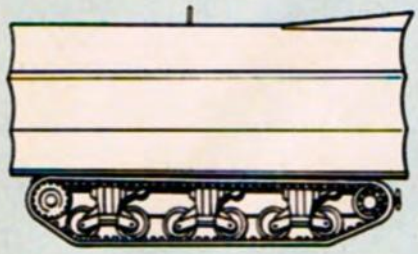
Carros para el desembarco: los «Funnies» de Hobart

Winston Churchill, obsesionado por las elevadas bajas sufridas por la Infantería de asalto en la campaña de Gallipoli en la I Guerra Mundial, estaba decidido a reducir al mínimo las víctimas durante la invasión de Europa.

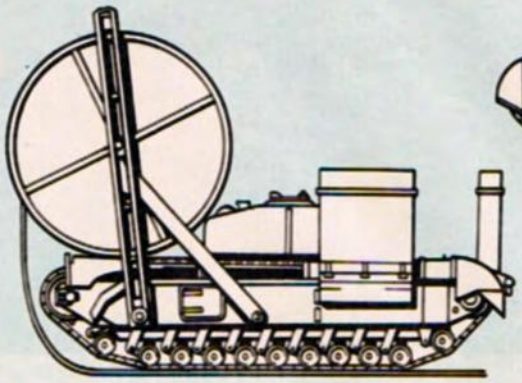
Sus temores de que el desembarco propiciase un baño de sangre aumentaron en agosto de 1942, cuando el ataque sobre Dieppe es repelido por las tropas alemanas a costa de importantes pérdidas. Resultaba evidente la necesidad de un tipo especial de carros blindados que abrieran paso a la Infantería, despejando el camino en medio de las defensas costeras germanas.

En marzo de 1943, el mayor general Percy Hobart recibe el mando de la 79 División Blindada británica y, a la par, el encargo de diseñar tanques pensados para romper la «Muralla del Atlántico». Trabajando a toda velocidad, el equipo de Hobart produjo una selección de modelos muy creativa, de vehículos tan extraños como a la postre eficaces.

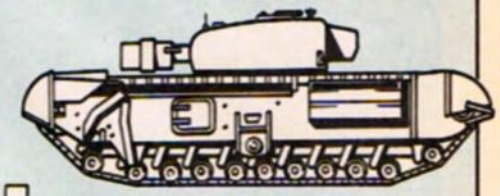
Estos ingenios sirvieron, sin lugar a dudas, para salvar un buen número de vidas, especialmente en las playas de desembarco de las fuerzas británicas, donde fueron utilizadas con más profusión. Los «Funnies» –armatostes– serían ofrecidos a las unidades norteamericanas, que sólo se interesaron por los anfibios Sherman. Las importantes bajas sufridas por los estadounidenses en «Omaha» podrían haberse evitado de haberse empleado en ella los curiosos carros británicos.



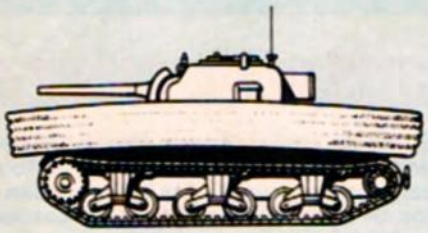
1. CARRO DE DIRECCION ASISTIDA



2. CARRO "BOBINA"

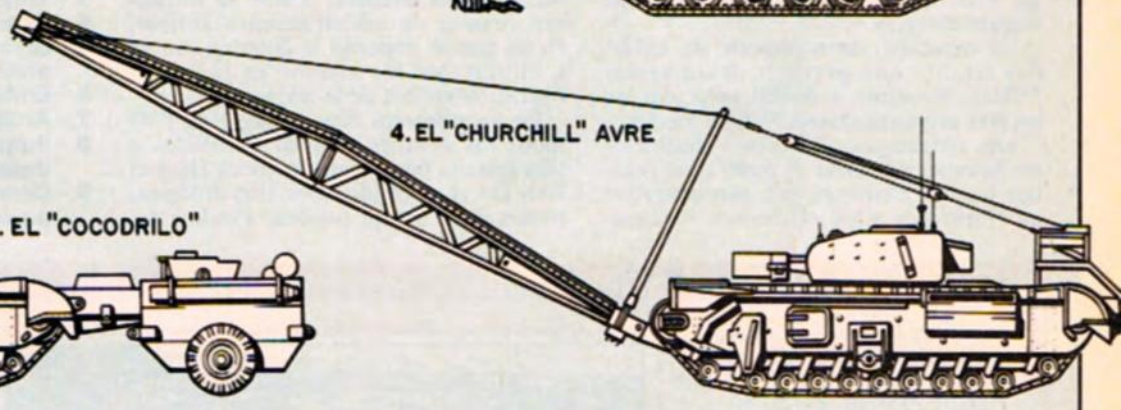


5. "CUBO DE BASURA VOLADOR"

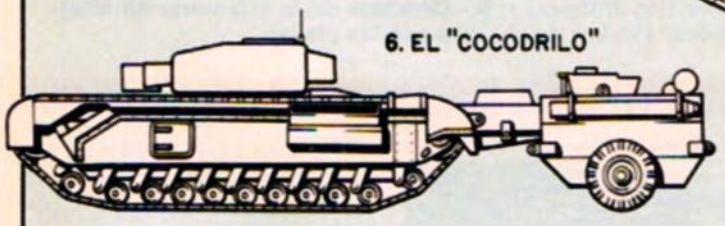


CARRO DE DIRECCION ASISTIDA CON PANTALLA PROTECTORA

3. EL "CANGREJO"



4. EL "CHURCHILL" AVRE



6. EL "COCODRILO"

1. Carro de dirección asistida

Este «Sherman» de treinta y tres toneladas MkIV anfibio –«el carro nadador»– disponía de hélices gemelas y estaba cubierto con una capa de lona inflable que le permitía flotar en el agua en caso de necesidad.

2. Carro «bobina»

Se trataba de un carro «Churchill», adaptado para desenrollar una calzada especial sobre un terreno blando o arenoso. Transportaba treinta y cuatro metros de estera de fibra dura en un carrete de tres metros de ancho.

3. El «Cangrejo»

Carro «Sherman» con mayales de cadenas en movimiento, en el frontal, que actuaba como «barreminas». En una hora era capaz de despejar un área de tres metros de ancho por unos 2,5 kilómetros de largo.

4. El «Churchill» AVRE

Esta versión contaba con un pequeño puente levadizo, con capacidad para soportar 40 toneladas de peso encima. Un badén de nueve metros de ancho podía salvarse con este carro en menos de treinta segundos.

5. El «Cubo de basura volador»

«Churchill» con un mortero de 290 milímetros, que lanzaba proyectiles de 18 kilos en forma de cubo de basura, con una cadencia de tres disparos por minuto. Se utilizó para romper defensas enemigos.

6. El «Cocodrilo»

Este modelo de «Churchill» MkVII llevaba montado en el cañón un lanzallamas con un alcance de 110 metros, a la vez que arrastraba un remolque de combustible con capacidad para 1.018 litros para su propio avituallamiento.

El ensayo general del «Día D»

El dibujo realizado por Alfonso Méndez ilustra los distintos elementos conjugados durante los entrenamientos de las tropas aliadas en las costas inglesas:

1. **Avión de caza británico.**
2. **Interceptador norteamericano.**
3. **Tropas paracaidistas.**
4. **Bombardeo aéreo y fuego naval.**
5. **Globos cautivos para dificultar la acción de la aviación enemiga.**
6. **Embarcaciones de asalto.**
7. **Artillería de costa.**
8. **Buque control de las oleadas de desembarco.**
9. **Combate de la Infantería de Marina en las playas.**

ción, difunde el plan inicial «Neptune». Éste será el nombre clave asignado a todos los documentos en los que se mencione la fecha prevista y el lugar del asalto.

Las fuerzas navales, compuestas por buques británicos, norteamericanos, franceses, polacos, noruegos, griegos y holandeses, comprenden 6 acorazados, 23 cruceros, 104 destructores, 152 fragatas y corbetas, 97 dragaminas y 5.000 buques diversos.

La capacidad de transporte de unidades tendría que permitir desembarcar 150.000 hombres y 20.000 vehículos en las tres primeras mareas –día y medio.

Los acorazados, cruceros y destructores habrían de cerrar el paso a los grandes buques alemanes que aún operaban en Noruega y a los «U-boote» –submarinos– desplegados en el Atlántico y el Mar del Norte.

Su presencia, además, era crucial ante las playas de desembarco para prestar apoyo artillero. Nada resultaba tan evidente como la necesidad de un intensísimo fuego naval para romper la «Fortaleza Europa» de Hitler.

Toda esta imponente Armada se reunió progresivamente en los puertos del sur de Gran Bretaña, donde se instalaron centros de adiestramiento anfibio, en los que se impartió la doctrina común a utilizar por los aliados en la mayor operación anfibia de la historia.

En los primeros días de mayo de 1944 todos los detalles estaban perfilados y sólo restaba por decidir la «hora H» y el «día D». Las condiciones climatológicas tenían ya la última palabra. Finalmente,

DIARIO DE LA OPERACIÓN «OVERLORD»

otoño» es la clave que anuncia el desembarco. En una manifiesta omisión, tanto el OKW –Alto Mando germano–, como el cuartel general de Rundstedt y el Grupo de Ejércitos B de Rommel, no son informados del contenido del comunicado. Por tanto, tan sólo el XV Ejército es puesto en estado de alerta.

2 de junio

■ La BBC continúa emitiendo el mensaje codificado que anuncia el desembarco. Desde su puesto de mando, en un bosque cercano a Porstmouth, el general Eisenhower ordena

Almacén de material norteamericano en Inglaterra

el inicio de la «operación Overlord».

3 de junio

■ Eisenhower fija el día 5 de junio como fecha del asalto, pero a lo largo de la jornada, el mal tiempo reinante en las aguas del Canal de la Mancha le obliga a retrasar veinticuatro horas el embarque de tropas.

4 de junio

■ El mariscal Erwin Rommel se traslada a Alemania para asistir al cumpleaños de su esposa. Por su parte, la mayoría de los jefes y oficiales alemanes destinados en Normandía

El mapa señala la «pinza» representada por las playas vascas y la Costa Brava, barajadas por los aliados como posibles áreas de desembarco en Europa

Eisenhower se ve obligado a cargar con tan tremenda responsabilidad a medianoche del 4 al 5 de junio: «A las tres y media de la mañana nuestro pequeño campamento se estremecía y trepidaba a impulsos de un viento huracanado, y la lluvia cruzaba el espacio casi a ráfagas horizontales (...). La perspectiva no era clara por la posibilidad de desembarcar con éxito las primeras olas de asalto y encontrar después impracticable la continuación, lo cual dejaría a las primeras fuerzas atacantes, así aisladas, como presa fácil de la réplica alemana. Sin embargo, las consecuencias del aplazamiento justificaban que se asumiera un grave riesgo, y anuncié en seguida la decisión de iniciar el ataque el 6 de junio. Eran las cuatro y cuarto de la mañana del día 5; ninguno de los presentes disintió y había satisfacción en todos los rostros, cuando, sin más palabras, cada cual se dirigió a sus respectivos puestos para dirigir a sus fuerzas las órdenes que pondrían a la entera hueste en movimiento», escribió Eisenhower.

Veinticuatro horas después comenzaría «el día más largo».

España, «la puerta de atrás de Europa»

Durante la Conferencia «Arcadia», celebrada en Washington en diciembre de 1941, dos semanas después del bombardeo de Pearl Harbour, y que se prolongó hasta el 14 de enero de 1942, Churchill presentó el Estado Mayor Conjunto norteamericano, su concepción estratégica para vencer a Alemania. Este plan general contemplaba una serie de desembarcos periféricos en puntos de la costa entre Noruega y el mar Egeo. De esta forma, Churchill exponía lo que a lo largo de la historia militar británica se ha venido llamando «aproximación indirecta». Los ingleses recordaban bien que derrotaron a Napoleón entrando por la puerta trasera, la Península Ibérica. Además, en 1941 aún tenían muy fresco el ataque indirecto a Alemania, a través del norte de Francia, que les había costado un millón de muertos y dos millones de heridos en las trincheras de Flandes en la Primera Guerra Mundial.

Los norteamericanos, como se ha dicho, eran partidarios del ataque directo. Sin embargo, el enorme obstáculo que representaban las defensas montadas por el Reich en la costa francesa del Atlántico indujo a los aliados a eludir la «Muralla», por el sur. Ello supondría violar la neutralidad de España, un status que hasta el momento les había beneficiado en extremo.

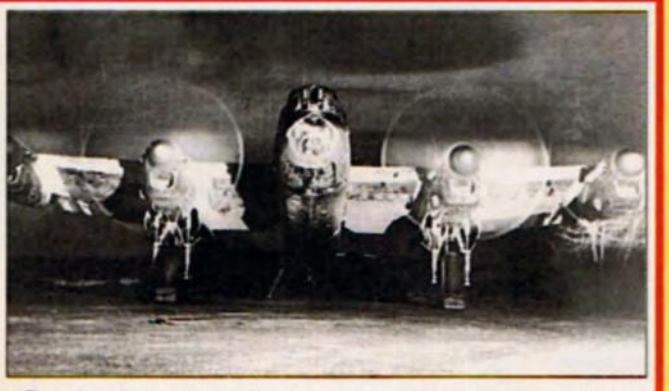
En febrero de 1944, en medio de una fuerte campaña de Prensa internacional contra nuestro país, los Servicios Secretos españoles interceptan el siguiente mensaje del Foreign Office al Departamento de Estado norteamericano:

«Londres, 31 de enero de 1944. Llega a nuestro conocimiento, y al Gobierno de S. M., el magnífico informe trasladado por Mr. Harry Hopkins, que el jefe de Información Secreta norteamericana ha presentado bajo la firma prestigiosa y respetable del general Mr. George Strong. La Gran Bretaña ve con el máximo interés, simpatía y deseo de acierto las sugerencias del distinguido firmante, tanto más cuanto que a las facilidades que la Península Ibérica ofrece (sobre todo de lograrse una "doble protesta impotente previa"), se une el agrado con que seguramente nuestra magnífica y heroica aliada URSS acogería ese puente de acceso a la fortaleza europea. Con la conformidad absoluta de nuestro "premier" y del Gobierno de S. M. británica y con nuestra felicitación por el indudable acierto.–Robert Armit.»

Stalin rechazó sin discusión el plan de asalto a Europa por la Península Ibérica considerándolo «...una triste segunda parte de la "hazaña" de Italia».

De esta paradójica forma quedó descartado el desembarco por los flancos de la cordillera pirenaica, que no estaban fortificados y que se hubiera producido en el País Vasco y en Cataluña.

El asalto se produciría, por tanto, de acuerdo con el plan desarrollado por el COSSAC.



Bombardero de la Fuerza Aérea de Estados Unidos

se encuentran en Rennes, en una conferencia táctica, que irónicamente estudia las posibilidades de que se produzca una hipotética invasión aliada.

A medianoche, tras consultar con la Junta de Jefes de Estado Mayor Aliados, y recibir el parte meteorológico, Eisenhower confirma su irrevocable decisión de que el desembarco se produzca el día 6.

5 de junio

■ El cuartel general del XV Ejército alemán, acantonado en el Paso de Calais, capta la segunda parte del verso de Verlaine enviado a la Resistencia gala. El mensaje confirma que el desembarco se llevará a cabo en las próximas cuarenta y ocho horas. Las fuerzas del XV Ejército pasan a estado de máxima alerta. Sin embargo, el VII Ejército, que guarnecía la costa normanda, no fue avisado.

A las diez de la noche parten de sus aeródromos británicos las primeras tropas aerotransportadas cuyo objetivo es la neutralización de los nudos de comunicaciones germanos. Al mismo tiempo, una enorme flota, compuesta por más de 5.000 buques de todo tipo, se dirige a las costas francesas, escoltada por casi 400 barcos de guerra aliados.

Recuperación de un "Shermann" en la playa de Slapton

Los otros «Días D»

Entrenamientos secretos del desembarco de Normandía

Mucho se ha hablado y escrito Sobre el «Día D», aquel 6 de junio de 1944, que significó tanto para acabar la guerra. Sin embargo, otros desembarcos realizados a lo largo de los meses de marzo, abril y mayo en las costas del sur de Inglaterra, a menor escala y con fines de adiestramiento, son casi desconocidos.

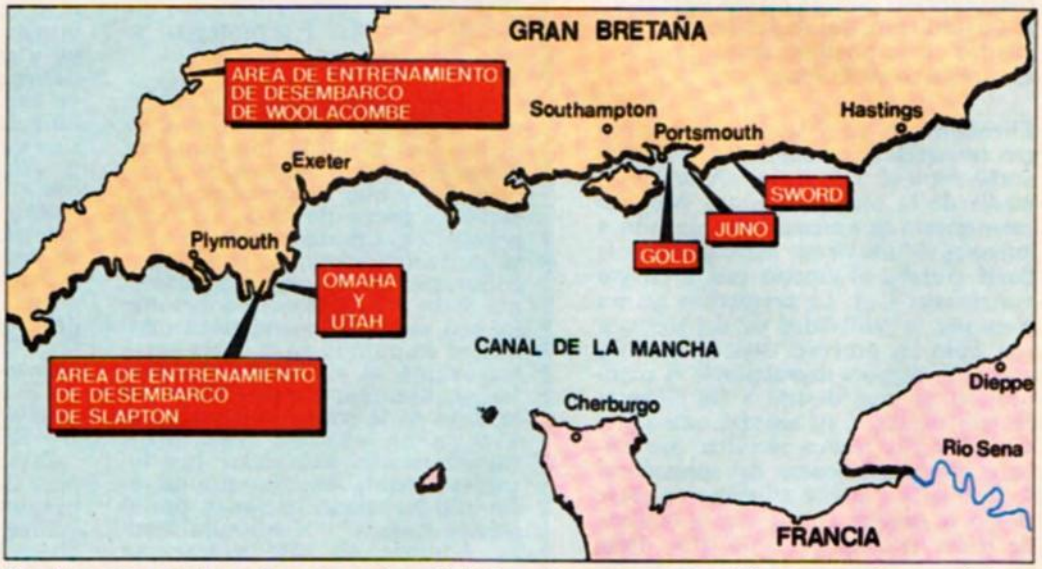
Lo cierto es que el éxito de la invasión fue fruto de la coordinación logística conseguida gracias a estas maniobras que, sorprendentemente, se cobraron un alto precio en vidas, incluso superior al de los combates reales.

MANIQBRAS EN LA CAMPIÑA DE DEVON

Desde 1938 el Ejército británico, conocedor de la semejanza existente entre la costa normanda y la zona de los South Hams, en Devon, venía realizando maniobras de desembarco en dicha región. Pese a que en 1940, ante el peligro de asalto germano, todas las playas del sur de Gran Bretaña habían sido minadas y artilladas; a finales de 1943, superada la amenaza, se había recobrado la tradicional calma en la campiña de la comarca de Devon.

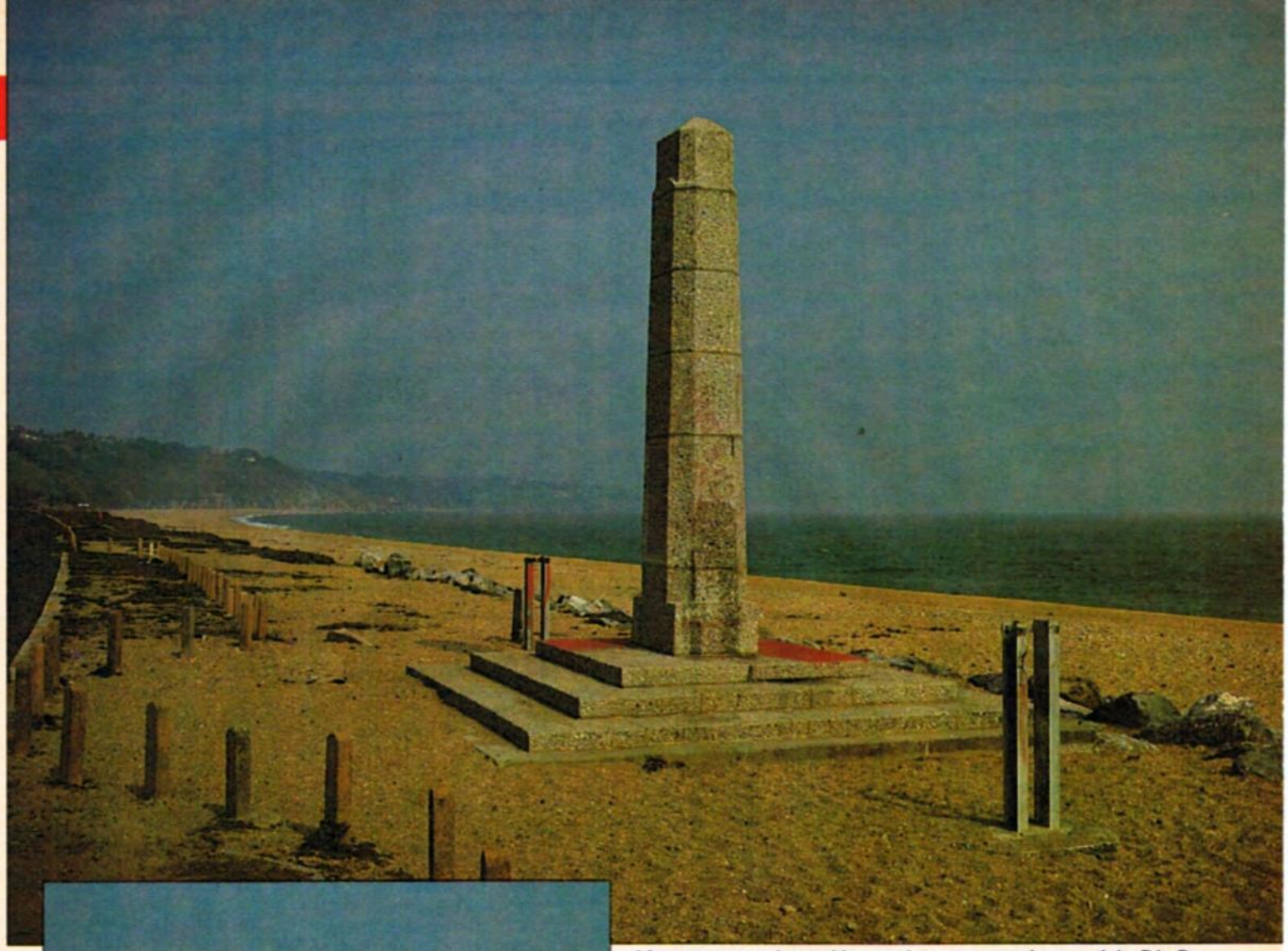
El 4 de noviembre, el Ministerio de la Guerra requisó South Hams, dando a las autoridades locales mes y medio para completar la evacuación de toda la población.

Treinta mil acres de tierra, 180 granjas y los pueblos de Torcross, Slapton, Strete, Blackantor, East Allington, Sherford, Stokenham y Chillington fueron abandonados por sus más de 3.000 habitantes. Organismos de los Ministerios de Transportes, Trabajo, Alimentación, Energía y Agricultura, así como una

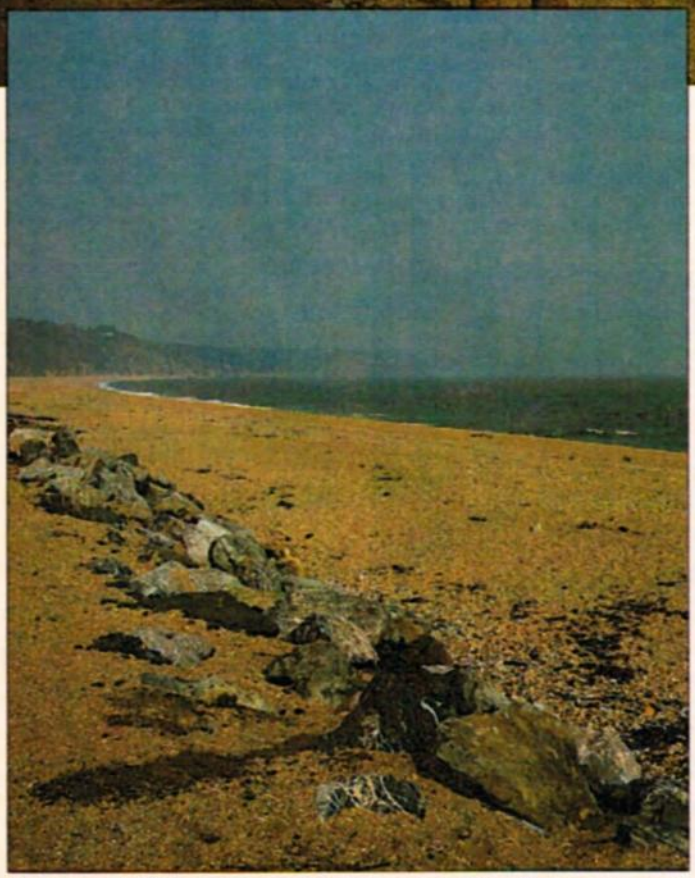


En el mapa pueden observarse las distintas playas que se utilizaron en las maniobras

Cuarenta años después del entrenamiento de Slapton se sacó del fondo del mar este carro



Monumento a los caídos en los entrenamientos del «Día-D»



La playa de Slapton, escenario de varios «Días-D», actualmente

multitud de asociaciones de voluntarios y de la Defensa Civil, colaboraron en el desalojo y reasentamiento de esta población. En reuniones y conferencias se explicó a los afectados las causas que exigían su sacrificio y las garantías y compensaciones que el Gobierno se comprometía a darles.

El relativo orden con que, en tan sólo seis semanas, se concluyó el traslado dice mucho del tacto y el talento organizativo de los responsables del misMo. En la puerta de cada una de las seis parroquias de la zona podía leerse esta nota:

«A nuestros aliados de los Estados Unidos:

Esta iglesia ha permanecido aquí durante varios cientos de años. A su alrededor ha crecido una comunidad, que ha vivido en estas casas y cultivado estos campos desde que se erigió la iglesia. Esta iglesia, este cementerio en que descansan las personas amadas, estas casas, estos campos nos son tan queridos como los hogares, tumbas y campos que vosotros, aliados nuestros, habéis dejado en vuestra patria. Quienes los hemos abandonado esperamos volver algún día, como vosotros esperáis volver a los vuestros para recibir la bienvenida de quienes vuelven a sus hogares. En vosotros confiamos para que los cuidéis hasta entonces y rogamos, para que Dios derrame su bendición sobre todos vosotros.

Charles.
Obispo de Exeter.»

PEQUEÑO DESASTRE EN MANIOBRAS INICIALES

Así se creó el Área de Slapton para la 4 División de Infantería norteamericana, mandada por el general Barton, que desembarcaría en la playa Utah, el «Día D».

En marzo de 1944 tuvo lugar el primer ensayo generalizado de asalto anfibio, la «operación Duck», que se repetiría a finales del mismo mes con el nombre de «operación Beaver». Tras un

El Estado Mayor aliado estudia la zona del desembarco

Pruebas de aprovisionamiento de material en la playa Green

bombardeo aeronaval, a las nueve de la mañana del 29 de marzo, llegaron a tierra las vanguardias de la 4 División, tratando de constituir una cabeza de playa y avanzar hacia Dartmoor, a fin de capturar un imaginario Cheburgo, encarnado por el puerto de Okchampton. Cinco horas antes, los regimientos 502 y 506 de la 101 División Aerotransportada fueron desplegados en camiones a lo largo de sus zonas de lanzamiento simulando la dispersión de un salto real.

El ejercicio resultó un pequeño desastre. No existía coordinación alguna y reinó la confusión a todos los niveles. Los mandos participantes recibieron una severa crítica por su actuación, y para el siguiente ejercicio, «operación Tiger», fijado para los días 23 al 30 de abril, se anunció la presencia del comandante supremo, Eisenhower, y del teniente general Bradley, jefe del I Ejército norteamericano.

APARECEN LOS «U-BOOTE»

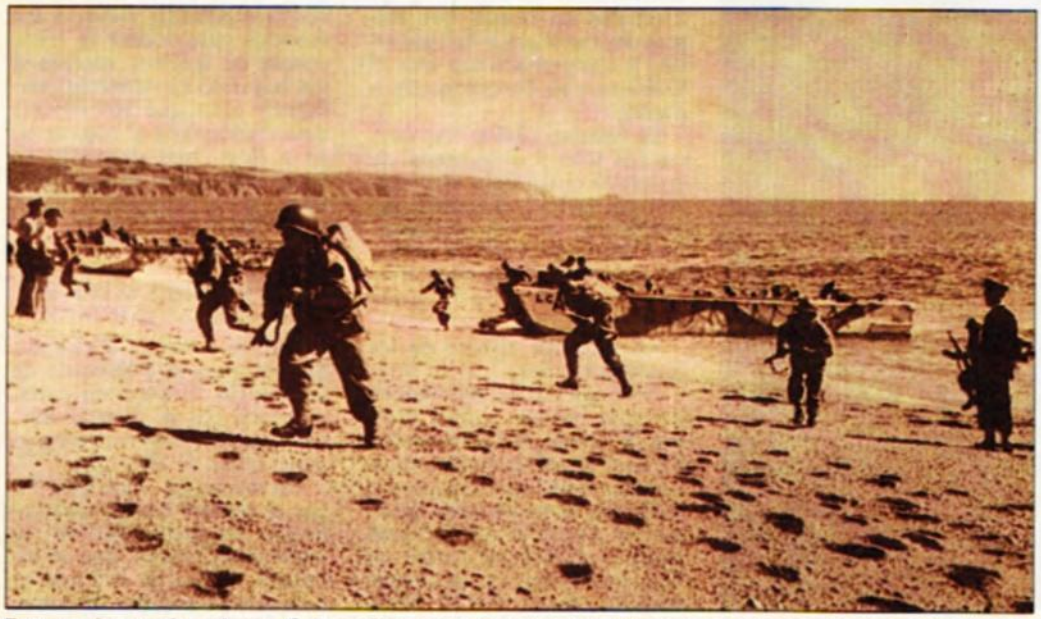
Con lo que no contaban en estas maniobras era con la llegada de unos invitados inesperados... El capitán de navío Rudolf Petersen, comandante de las Schnellboote, las lanchas torpederas germanas del canal de la Mancha y el mar del Norte, atento a los movimientos navales anglosajones, planeaba un gran golpe desde su cuartel general de Wimereux, cerca de Boulogne.

En la madrugada del 26 de abril, a bordo del transporte de ataque «Bayfield», Barton observaba descontento el desarrollo de la «operación Tiger». No todas las barcazas de desembarco habían cumplido el horario previsto y hubo de cancelarse el bombardeo aeronaval. Ya en tierra, los ingenieros se vieron desbordados en su labor. A pesar de todo, el ejercicio siguió adelante, y a las tres y media de la tarde la cabeza de playa se consideró segura.

A las diez menos cuarto de aquella misma mañana salía de Plymouth el convoy T-4, con tropas y equipo para reforzar el sector «Playa Roja» de Utah. Estaba integrado por los buques de desembarco de carros de combate LST 515, 496, 511, 531 y 58, y debían proteger al destructor HMS «Scimitar» y a la pequeña corbeta HMS «Azalea». Sin embargo, al salir del puerto el «Scimitar» fue abordado por otra nave y no pudo hacerse a la mar. La Comandancia de Marina de Plymouth conoció el hecho, pero inexplicablemente sólo a las siete y media de la tarde del día 27 su informe llegaba al Estado Mayor, que controlaba todos los movimientos de buques. A la una y media de la madrugada del día 28 salía a toda máquina el escolta HMS «Saladin» en busca del T-4, pero ya era demasiado tarde.

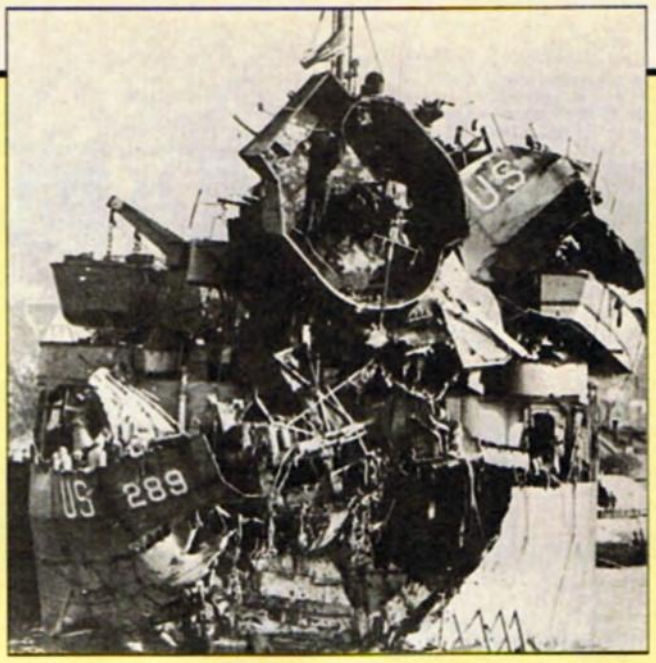
Durante los desembarcos simulados el Almirantazgo colocaba una línea de navíos como red de protección y alerta lejana entre Start Point y Portland Bill, y tres lanchas torpederas británicas MTB vigilaban la base de las «S-boote» de Petersen en Cheburgo.

Sin embargo, a las once de la noche del 27 de abril, nueve lanchas torpederas de las Flotillas 5.ª y 9.ª burlaron la vigilancia inglesa y salieron en dos columnas. Con una velocidad máxima de 40 nudos, radio de acción de 700 millas marinas y dotadas de seis torpedos de 21 pulgadas, varios cañones de 200 milímetros y uno de 40 milíme-



Estos mismos hombres efectuarían, pocas semanas más tarde, el desembarco del «Día-D»

La LST 289, una de las víctimas del ataque naval germano



Impresionante fotografía de la popa de la lancha aliada

tros constituían una amenaza mortal.

CERCA DE 700 MUERTOS EN EL ATAQUE

A las once y cuarto, las lanchas germanas se dividieron en dos grupos para atacar el convoy por ambos flancos, y a las doce y veinte de la madrugada una explosión en la LST 507 inició un terrible incendio, avivado por detonaciones de bengalas, estallidos de torpedos y disparos de cañón. Tres horas más tarde los atacantes se retiraban sin pérdidas, dejando en el fondo del Canal las LST 507 y 531 y la 289 en llamas. Seiscientos treinta y nueve hombres murieron o fueron dados por desaparecidos, sin contar el alto número de heridos registrado. La 4 División sólo sufriría ciento seis bajas en las playas normandas, menos de la décima parte que aquel fatal 28 de abril.

Para colmo de males, entre los desaparecidos figuraban diez oficiales «BIGOT», denominación clave que designaba a los militares que disponían de información y documentos relativos al desembarco real. De ahí que se montara una gigantesca operación de rastreo para recuperar los cadáveres y asegurarse que no habían sido rescatados con vida e interrogados por los alemanes. Los diez cuerpos aparecieron finalmente, para tranquilidad del Mando aliado.

El incidente fue declarado secreto y se amenazó con instruir Consejos de guerra al personal de los hospitales en los que se internó a los heridos, en caso de cometer indiscreciones. Sólo en 1954, una declaración oficial del Departamento de Estado norteamericano reconoció la magnitud de la tragedia, hoy en día aún poco difundida.

A pesar del desastre, lógicamente, continuaron los preparativos. Se realizaron seis operaciónes sobre el litoral inglés y cientos de ejercicios menores que permitieron mejorar paulatinamente las tácticas y técnicas que cristalizaron en el desembarco de Normandía.

TRAS LA TEMPESTAD LLEGÓ LA CALMA

Por fin, sobre el área de entrenamiento de Slapton se hizo el silencio... Al partir las tropas hacia Francia, sus habitantes contemplaron desolados los campos arrasados, los caminos repletos de metralla y las casas destrozadas. Pese a ello, pronto los granjeros de los South Hams, ayudados por los reclusos de la cárcel de Exeter y por prisioneros de guerra italianos, volvieron a roturar las tierras y repararon los daños causados por sus anteriores «inquilinos».

Hoy apenas quedan recuerdos de aquellos días. Los únicos restos son un árbol desgarrado y un monumento dedicado por el Ejército norteamericano, cuya leyenda reza: «A los habitantes de los South Hams, que generosamente dejaron sus hogares y sus tierras a fin de proporcionar un área de prácticas de combate para el victorioso asalto en Normandía en junio de 1944.»

Comandos británicos durante las maniobras de entrenamiento

La comarca de South Hams sufrió las secuelas de la prueba

Insignia de la Legión Extranjera Francesa

1. Dépôt Commur de Légion Etrangère: Llevado de 1950-55.
2. Dépôt des Engagés Volontaires Etrangère: Llevado en la década de 1940.
3 a 4. 1.er Régiment Etranger: Ambas llevadas en 1955-83.
5. 1.er Régiment Etranger d'Infanterie (REI): Llevado de 1951-55.
6. Compagnie Montée d'Algérie du 1.er REI: Llevado de 1934-38.
7. 4è. Bataillon, 1.er REI: 1937-40.
8. Compagnie de Sapeurs Pionniers du 1.er REI: 1937-40.
9. Compagnie Auto du 1.er REI: 1933-40.
10. 1.er Bataillon de 3è. REI: 1936-37.
11. Détachement Légion Etrangère Comores: Llevado 1973-76.
12. Détachement de la Légion Etrangère de Mayotte: 1976-83.
13. Compagnie de Pionniers de la Légion Etrangère: Marzo-diciembre 1968.
14. 8è. Compagnie du 3è. REI: Aproximadamente 1950.
15. Compagnie Disciplinaire des Régiments Etrangers: 1955-62.
16. Compagnie Disciplinaire en Extrême-Orient: 1948-54.
17. 2è. REI: 1957-83.
18. 4è. Compagnie Mixte Portée du 2è. REI: Llevado de 1941-43.
19. 2è. REI: 1946-55.
20. Régiment de Marche de Légion Etrangère en Extrême-Orient: Llevado de 1945-46.
21. 5è. Bataillon du 3è. REI: 1951.
22. 6è. Compagnie, 2è. Bataillon du 3è. REI: Llevado de 1946.
23. 3è. REI: 1928-43.
24. 3è. REI: 1945-46, cuarta clase.
25. 7è. Compagnie, 2è. Bataillon du 3è. REI: Tipo pequeño ver (29).
26. 3è. REI: 1945-46.
27. 7è. Compagnie, 2è. REI: 1965.
28. 3è. Bataillon de Marche de Légion Etrangère: 1962-64.
29. 7è. Compagnie, 2è. Bataillon du 3è. REI: 1945.
30. Régiment de Marche de Légion Etrangère: 1943-45.
31. 3è. REI: 1945, segunda clase.
32. 3è. REI: 1954-83.
33. Bataillon de Marche, 4è. Demi-Brigade de Légion Etrangère: Llevado en 1947-49.
34. 1ère. Compagnie du Régiment d'Instruction de Légion Etrangère: Llevado en la década de 1980.
35. 3è. Compagnie du 4è. REI: Década de 1930.
36. 2è. Bataillon du 4è. REI: 1936-40.
37 a 38. 4è. REI: 1937-64.
39. 5è. Bataillon du 4è. REI: 1949.
40. 2è. Bataillon du 4è. REI: 1947.
41 a 47. Insignias de Compañías del 4è. REI: (41) 2è. Compagnie Portée (CP), 1955-64; (42) 4è. CP, 1956-64; (43) 6è. CP, 1957-64; (44) 3è. CP, 1955-64; (45) Compagnie Régimentaire,

88 **89** **90** **91** **92** **93** **94** **95**

1958-64; (46) 1è. CP, 1953; (47) Compagnie Mixte.

48. Unidad Paracaidista de la Legión, Djibouti.

49. 5è. REI: 1949-55.

50. 5è. REI: 1955-63.

51. 5è. REI: Llevado 1940-45.

52. Train blindé du 2è. REI en Extrême-Orient: Llevado de 1948-50.

53. 3è. Batallon du 5è. REI: 1945.

54. 5è. REI: 1949-55.

55 y 56. 5è. Regiment Mixte du Pacifique: 1963-83.

57. 5è. Compagnie du 3è. REI: 1943-45.

58. 1.er Bataillon du 5è REI: 1943.

59. 1.er Regiment Etranger de Cavalerie (REC): 1936-83.

60 a 64. Insignia de escuadrón del 1.er REC: (60) 2è Escadron, 1964; (61), 1.er Escadron, 1952; (62), 3è Escadron, 1964; (63), 4è Escadron, 1970; (64), 5è Escadron, 1952-83.

65. 16è Compagnie d'Entretien du Génie: 1946-52.

66. 21è Compagnie du 73è Bataillon.

67. 2è Compagnie de Réparation d'Engins Blindés de Légion Etrangère: 1951-55.

68. 3è Compagnie de Réparation de Légion Etrangère: 1949-51.

69. Compagnie de Passage de la Légion Etrangère: 1948-55.

70. 16è Compagnie d'Entretiene du Génie: 1952.

71. Bataillon de Légion Etrangère à Madagascar: 1957-62.

72. 76è Bataillon de Génie Légion: 1951-55.

73. Groupement Frontallere Est Tonkin.

74. 2è Compagnie Légionarie de Transport du 519è Groupe de Transport: 1949-53.

75. 68è Bataillon Vietnamien Issu du IV/13 DeEmi Brigade de Légion Etrangère: 1953.

76. 2è Compagnie de Transport et de Quartier Général: 1951-54.

77. 4è Compagnie Moyenne de Réparation de Légion Etrangère: 1951-55.

78. 61è Bataillon Mixte de Génie Légion: 1971-83.

79. 2è Compagnie de Réparation de Légion Etrangère: 1949-54.

80. 21è Compagnie du 71è Bataillon du Génie: 1949-53.

81. 1.er Bataillon d'Ouvrier du Service du Matériel: 1948-51.

82. 21è Compagnie du 71è Bataillon du Génie: 1952.

83. 1.er Bataillon de Réparation du Matériel: 1951-54.

84. 3è Compagnie de Transport de Légion Etrangère du 516è Groupe de Transport: 1950-53.

85. 2è Compagnie de Transport de Légion Etrangère du 519è Groupe de Transport: 1950.

86. 34è Bataillon de Génie.

87. 723è Compagnie de Réparation Auto: 1946-52.

88. 1.er Compagnie de Réparation de Légion Etrangère: 1949-51.

89. 40è Compagnie de Camions Bennes des Troupes Franaises en Extrême-Orient: 1951-55.

90. 21è Compagnie du 61è Bataillon du Génie: 1949-53.

91. 5è Compagnie Moyenne de Réparation de Légion Etrangère: 1951.

92. 2è Compagnie du 74è Bataillon du Génie: 1951-52.

93. 38è Compagnie de Camions Bennes: 1947-65.

94. 1.er Régiment de Marche de Voluntaires Etrangers: 1939-40.

95. 2è Régiment de Marche de Volontaires etrangers: 1939-40.

Salamander Books

K

Kretschmer, Otto

Capitán de corbeta alemán (1912)

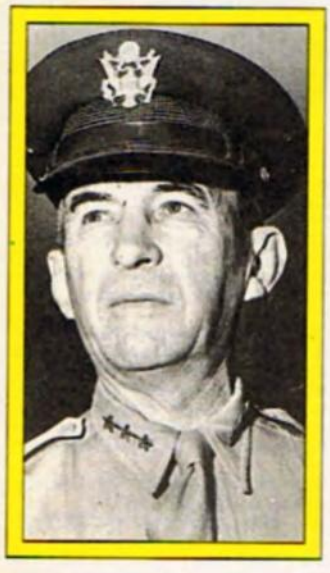
Uno de los comandantes de «U-boot» –submarinos germanos– más destacados de la contienda, como lo confirma la cifra de hundimientos protagonizada por su navío en los primeros dieciocho meses de guerra: 267.000 toneladas de buques mercantes aliados.

Condecorado con la Cruz de Caballero con Hojas de Roble en marzo de 1941, su submarino fue interceptado por dos destructores de la Royal Navy, siendo hecho prisionero junto a toda su tripulación.

Krueger, Walter

General norteamericano de origen alemán (1881-1967)

Nacido en Alemania, a la corta edad de ocho años se traslada con su familia a los Estados Unidos. Graduado en West Point, durante la guerra se convertiría en uno de los más destacados comandantes que lucharon a las órdenes del general MacArthur. A principios de 1943 toma el mando del VI Ejército, una impresionante fuerza de combate que luchará en Nueva Guinea, Nueva Bretaña e islas del Almirantàzgo. Un año más tarde, junto a sus hombres participa en la conquista de las Filipinas bajo durísimas condiciones impuestas por la defensa enemiga y las condiciones del terreno.



En marzo, tras la caída de Manila, sus tropas inician las tareas de «limpieza» de las islas, que no concluirán hasta finalizada la contienda.

Kuribayashi, Tadamichi

Teniente general japonés (1885-1945)

El 30 de junio de 1944 fue nombrado comandante en jefe de las Fuerzas Terrestres con base en Iwo Jima. Con los hombres de la 109 División construyó una formidable red de refugios subterráneos que hicieron de la isla una fortaleza casi inexpugnable. Sin embargo, las defensas niponas fueron demolidas mediante continuos bombardeos durante meses, como preparación del asalto llevado a cabo por los marines estadounidenses en febrero de 1945.

Tras una defensa numantina de sus posiciones fallece junto a la casi totalidad de sus tropas durante el último y suicida ataque lanzado sobre el enemigo el 26 de marzo de 1945. Escasos días antes enviaba este dramático mensaje a Japón: «Llevamos cinco días sin comer ni beber, pero el espíritu de lucha es aún mayor. Lucharemos valientemente hasta el último momento.»

Kurita, Takeo

Vicealmirante japonés (1889-1966)

Comandante de las Fuerzas de Apoyo en Midway, sin embargo, su compromiso más notable a lo largo de la contienda tuvo lugar en la batalla del golfo de Leyte en octubre de 1944.

Al mando de la impresionante I Fuerza de Combate nipona fue interceptado por buques norteamericanos en su travesía hacia el punto de encuentro de su flota, lo que le ocasionó un retraso de seis horas sobre el horario previsto. Pese a todo, sus buques hundieron tres destructores enemigos, antes de rendirse, tras dos horas de duros combates.

Kurochkin, Pavel

Teniente general soviético (1900)

Comandante del distrito militar de Trans-Baikal hasta que en mayo de 1941 es nombrado comandante del

XX Ejército, lo que le obliga a trasladarse al oeste de Moscú. Sin embargo, la invasión germana convierte a Kurochkin en jefe de las fuerzas del Frente Noroeste a finales de 1941. En enero del 42 ataca las posiciones germanas al norte de Smolensk, logrando cercar a siete divisiones enemigas en Demyansk.

En 1944, con el cargo de comandante del III Frente Bielorruso, fracasa en la ofensiva para la conquista de Kovel, por lo que es destituido, pasando a mandar el LX Ejército en el frente checoslovaco, con el que tomará Opava en abril de 1945.

Krupp, Alfred

Empresario industrial alemán (1907-1967)

Al estallar la guerra, Alfred Krupp era uno de los tres directores jefes de las inmensas factorías Krupp, que incluían las industrias de armamento de Essen, diversas minas en todo el país y plantas siderometalúrgicas. De 1939 a 1943, Krupp «incorporó» a su organización las instalaciones del sector de las naciones ocupadas por el III Reich. En algunos casos las plantas de proceso fueron desmanteladas, trasladadas y ensambladas en suelo alemán.

Responsables de la utilización de mano de obra procedente de campos de concentración o de prisioneros de guerra, llegó incluso a montar factorías en

Kuznetsov, Nikolay

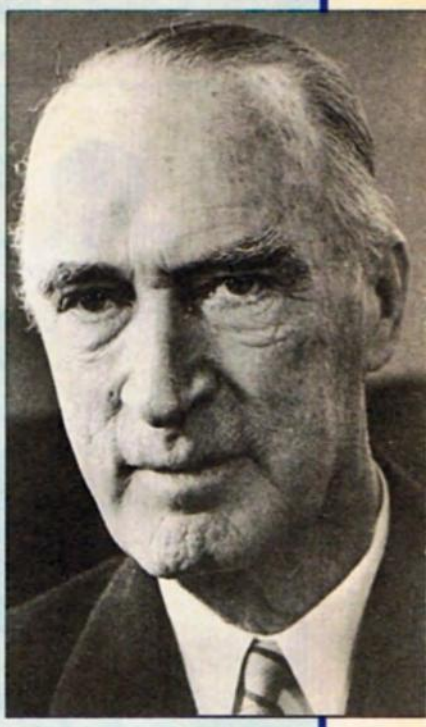
Almirante soviético (1902)

Comandante en fefe de la Marina de Guerra soviética y miembro como tal de la Stavka –Alto Estado Mayor– durante la contienda. Participó en las conferencias aliadas de Postdam y Yalta en 1945. El mismo año dirige los combates contra la Armada nacionalista china. Al concluir la guerra fue degradado.

Kuznetsov, Vasily

General soviético (1894-1964)

Kuznetsov perteneció a una nueva generación de generales soviéticos, junto con



Sobre estas líneas, el empresario industrial alemán durante el juicio celebrado en Nüremberg, en noviembre de 1948, en el que sería acusado de crímenes contra la paz

los alrededores de los campos, como en el caso de Auschwitz, por considerar que significaba un método «eficaz y barato de selección de los trabajadores».

En 1943 se convierte en el único propietario de la compañía, siendo condecorado con la Cruz de Hierro y asumiendo un papel protagonista en la economía bélica del régimen nazi. Capturado por una patrulla norteamericana en 1944, en el 48 sería condenado a doce años de prisión, de los que, a la postre, sólo cumpliría tres.

Koniev, Govorov, Rokossovsky, Katukov y Vlasov.

Luchó en defensa de Kiev en 1941, por lo que fue duramente criticado por sus compatriotas. Entre 1942 y 1943 fue comandante diputado del Frente Suroeste. De 1943 a 1945 luchó en las batallas de Dombass, Varsovia, el este de Pomerania y Berlín.

L

Langsdorff, Hans

Comandante alemán (1890-1939)

Langsdorff estuvo al mando del acorazado de bolsillo «Graf Spee». A mediados de diciembre de 1939 ya había hundido nueve mercantes ingleses.

El 13 de diciembre, mientras el «Graff Spee» se dirigía al Río de la Plata, fue interceptado por la escuadra naval inglesa al mando del comodoro Henry Harwood. La escuadra, compuesta por los cruceros «Exeter», «Ajax» y «Achilles», luchó contra el acorazado.

Langsdorff se refugió en el puerto neutral de Montevideo, pero sólo se le permitió permanecer setenta y dos horas. Tras haber intentado en vano obtener una prolongación del permiso, sacó la nave y la hundió para luego suicidarse.

Leopoldo III

Rey de Bélgica (1901-1983)

Cuando Hitler decidió la invasión de Bélgica en mayo de 1940, Leopoldo III intentó defender a su país. Sin embargo, aceptó incluso, por consejo de los aliados, retirarse hasta la línea de Escalda. El 28 de mayo firmó la capitulación.

Fue arrestado por los alemanes e internado en el castillo real de Laecken. En abril de 1944, los invasores lo trasladaron a Alemania, de donde fue liberado por los aliados un año más tarde

En lugar de regresar a su país, Leopoldo III se retiró a Suiza. Abdicó en favor de su hijo Balduino el 16 de julio de 1951.

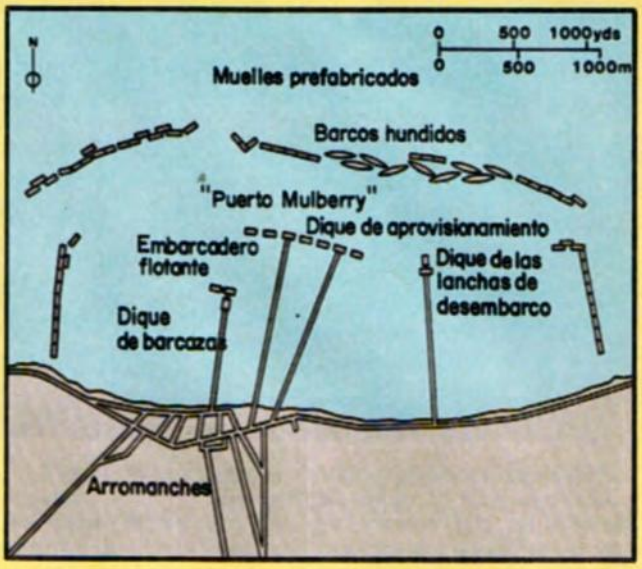
Laval, Pierre

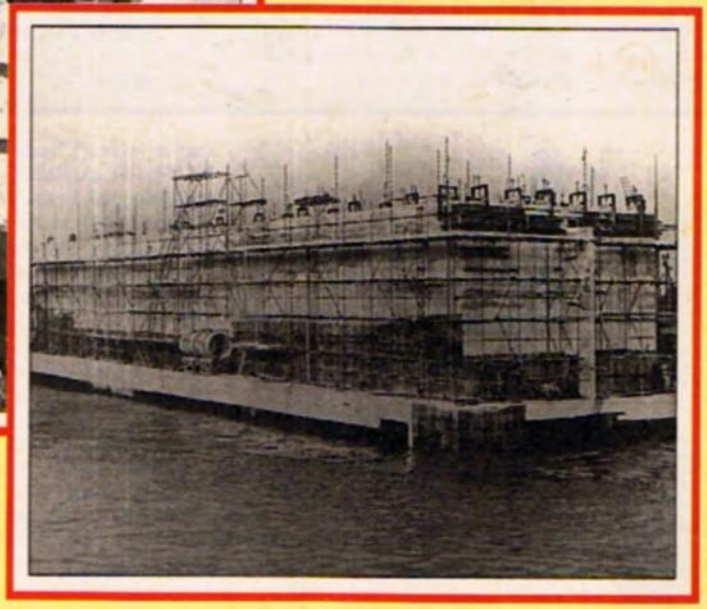
Político francés (1883-1945)

Simpatizante del fascismo, Hitler impuso su designación como presidente del Consejo de Ministros en abril de 1942. Fue el responsable de ofrecer a los invasores el traslado de trabajadores franceses a Alemania. Resultó culpable, asimismo, de haber permitido la deportación de judíos y la destrucción de ciudades.

Al final de la guerra se entregó a los aliados y en octubre de 1945 fue llevado a los Tribunales, que le condenaron a muerte. Tras un fracasado intento de suicidio, Laval fue fusilado en la cárcel de Fresnes.

«Mulberries» y «Gooseberries», puertos artificiales para «Overlord»





Más de dos millones de toneladas de acero y cemento se emplearon en la construcción de los puertos artificiales («Mulberries») frente a las playas normandas

Sobre estas líneas, soldados británicos transportan bloques de cemento para la construcción de los «Mulberries» en la costa normanda, fechas antes del «Día-D», en los puertos de Inglaterra

El éxito del desembarco en Normandía iba a depender, sobre todo, de la capacidad de aprovisionamiento de munición, repuestos y refuerzos, a la cabeza de playa, en tanto no se conquistara el puerto de Cheburgo. Unas tareas que sólo podían llevarse a cabo con la mar en calma, por lo que para garantizar el flujo ininterrumpido de hombres y material sería necesario construir puertos artificiales.

Desde mayo de 1942 el Almirantazgo británico trabajaba en el diseño de dos soluciones. La primera consistía en un sistema de diques de protección o escolleras formadas por gabarras y buques, que habrían de ser hundidas en aguas profundas, a las que bautizaron como «Gooseberries» –Grosellas–. Fueron preparadas cinco para dar protección a las pequeñas embarcaciones.

Para barcos de mayor porte se habilitaron dos grandes puertos artificiales, formados por enormes bloques de cemento que habrían de ser remolcados a través del Canal y hundidos a modo de muelles en los que pudieran atracar los transportes.

Estos dos puertos, los «Mulberries» –Moras– constituían la sorpresa técnica principal del desembarco.

El «Mulberry A» fue asignado al sector norteamericano –playa Omaha– y el «B» al británico–, playa Gold. Cada uno de ellos permitía el atraque de siete transportes tipo «Liberty» y debería poder desembarcar diariamente unas doce mil toneladas y 2.500 vehículos.

Otra novedad fue el oleoducto «Pluto», abreviatura de «Pipeline under the ocean». Se trataba de un medio original para aprovisionar rápidamente a las Fuerzas invasoras de las tremendas cantidades de combustible que necesitaban. Dado que no sobraban petroleros en la flota británica y se temía que los submarinos alemanes se centrarían en este tipo de barcos, los aliados encontraron la solución en una tubería flexible que podía ser tendida desde Inglaterra hasta el Continente por un buque navegando entre cinco y diez nudos.

Editado por PRENSA ESPAÑOLA, S. A., en colaboración con Europa Press Reportajes – D. L. M.-1463-1989